



TITLE:

多国籍企業と資本の集積・集中の 現段階

AUTHOR(S):

有賀, 敏之

CITATION:

有賀, 敏之. 多国籍企業と資本の集積・集中の現段階. 経済論叢 1996, 157(5-6): 35-50

ISSUE DATE:

1996-05

URL:

<https://doi.org/10.14989/45064>

RIGHT:

經濟論叢

第 157 卷 第 5・6 号

會計的認識と実現概念の拡張問題……………	藤 井 秀 樹	1
ドイツ排水課徴金制度の經濟分析……………	諸 富 徹	16
多国籍企業と資本の集積・集中の現段階……………	有 賀 敏 之	35
公害健康被害補償制度成立過程の 政治經濟分析……………	松 野 裕	51
米国輸出入銀行の途上國經濟 インフラストラクチュア整備支援政策の展開……	中 西 泰 造	71
《研究ノート》		
内田義彦とイギリス思想史研究……………	田 中 秀 夫	89

平成 8 年 5・6 月

京 都 大 學 經 濟 學 會

多国籍企業と資本の集積・集中の現段階

有 賀 敏 之

はじめに

いわゆる「独占」、現象としての寡占資本の分析に関しては、マルクス経済学の側に19世紀以来のカルテル・トラスト・コンツェルンを論じた分析枠組みが在り、片や米英の経済学にいわゆる「コングロマリット」現象に注目した研究が存在するものの、両者の間には決定的な断絶がある。この分野においても、戦前以来の伝統的な分析枠組みは直接には現実を的確に分析しえなくなっている。マルクス経済学の側では、金融資本に基づく「国家独占資本主義」をもって全てを説明しようとするものが永らく行われてきた。筆者はその種の議論は極めて不充分であると考え、一方、国際寡占体と目される多国籍企業を論じた研究には規定が欠如しており、しばしば資本の量的な指標がそれに代えられている。本稿は、上記の両つの議論の懸隔を埋め、戦前以来のいわゆる「独占」資本と、戦後の多国籍企業現象を包摂しうる、寡占の一般理論の構築に向けた一試論である。

I 歴史的な国内寡占現象

製鉄業の事例

産業革命で世界に先駆けたイギリスにおいては、製鉄業に関して、極端な集積・集中は進行しなかった。合衆国においても事情は同じであって、製鉄業は当初全く自由競争的な産業であった。1855年のベッセマー転炉の発明は、手作業の攪拌に頼って錬鉄を生産していた従来のバドル炉のほぼ100分の1の時間

で、炭素を含有する強靱な鋼鉄を生産することを可能にした。しかも転炉や1860年に出現した平炉は精錬工程が自動的に進行するものであったから、炉は大型化され、製鋼工程における生産性の向上は先行する製鉄工程における高炉の大型化を触発した。19世紀には多くの国々で支配的であった旧転炉¹⁾は、高炉からの熔鉄の温度を下げずに連続して精錬することが可能であり、かくして18世紀末の石炭製鉄法の確立以来、製鉄・製鋼・圧延の3工程に分かれていた鉄鋼生産は統合された。大規模な一貫製鉄所の出現は1891年以降、製鉄業におけるトラスト運動を惹き起こす²⁾。合衆国を例にとれば、1899年に一貫製鋼6社が合併して業界第3位のナショナル・スチールが、1901年にはモルガン商会の関与により、11社が統合してU. S. スチール（今日のU. S. X.）が成立している³⁾。U. S. スチールは当時全米の粗鋼生産能力の約65%を占め、以後ガリヴァー型寡占企業として君臨することになる。最終的にこのU. S. スチール1社に集約された群小の製鉄所は、170に上った⁴⁾。またこの時期には化学工業においてもトラストが出現してくる。これらは装置産業であったから、生産力上昇の結果として、この時期に至って化学反応に基づいた工業生産上の最適規模が見いだされ、それが競争力の新たな基準となって各国における集積・集中を促したのである。

自動車産業の事例

さてトラストは、その成立経緯のみならず業種に基づく分類が可能である。

- 1) 現在のLD転炉以前の初期転炉の総称である。ベッセマー法は、その改良型であるトーマス法・LD法ともども、原理的に熔鉄を必要とする。ベッセマー転炉は燐を除去できず、また屑鉄を原料に配合できないため、20世紀前半には平炉が一般化するが、合衆国においても低燐鉄の尽きる今世紀初めまでは転炉が支配的であった。
- 2) 1894-95年の日清戦争に勝利した日本が、当時の国家予算を上回る賠償金を基に築いた一貫製鉄所、官営八幡製鐵所（現新日本製鐵）が1901年より操業する。八幡製鐵はむろんトラストではなかったが、このさいに「後発効果」がいかに発揮され、明治期日本の製鉄事業への参入が世界的な巨人高炉の建設運動に大きく遅れをとるものではなかった点に、注意を喚起しておきたい。
- 3) 黒川博「U. S. スチール経営史」ミネルヴァ書房 1993より。
- 4) 佐藤定幸「コングロマリット」毎日新聞社 1969 pp. 60-63。

ここでは製造業を装置産業と組み立て産業に二分し、前者における合同を「装置トラスト」、後者を「組み立てトラスト」と規定する。装置トラストには金属・化学工業等の伝統的な装置産業以外に、石油化学工業の前段階としての性格をもつ石油採掘・販売業を含める。次いで組み立てトラストであるが、この範疇には装置産業同様のトラスト化によって経営規模を拡大した、20世紀を代表する組み立て産業、ゼネラル・モーターズを配する。以下、組み立て産業における資本の集積・集中の代表的事例として自動車産業について検討を行いながら、組み立てトラスト概念を提示する。

ビュイック・モーターの社主W.デュラントがゼネラル・モーターズを設立し、精力的に既存の自動車メーカーを傘下に収めていったのは、H.フォードがT型を発表する直前の1908年のことであった。大量生産方式の実現は、確かに組み立て産業にも規模の経済をもたらした。しかし、フォードは1909年にT型を売り出した後で生産上の技術革新を重ね、10年以上の歳月をかけて徐々に量産とそれに伴うコスト・ダウンを実現して、売り上げを伸ばしていったのであるから、フォードの発明とGMの経営拡大との間に直接の関連は無い。両社の経営戦略は、後にGMがフォード・システムを、フォードがモデル・チェンジ戦略とフル・ラインアップを導入することで収斂するのであるが、当初は全く別の方向を志向していたのである。GMは後に業容を拡大し、巨大な企業グループと化した。その本体は今日に到るまで「1社トラスト」とでもいうべき構造であり、成立の経緯をその形態に強く留めている点で実に興味深い⁵⁾。このGMの企業構造こそが、初期フォードの単品種大量生産に対して、数品種の大量生産を可能にし、今日まで続くその市場覇権を可能にしたのであった。やがてフォード・モーターを含め、トラストによって成立したわけではない他の組み立て産業各社が、成熟した大量生産時代を迎え、こぞってGMの組織形態を模倣することになる。すなわち事業部制である。とりわけ自動車産業の場

5) 周知のように、フォード (Ford Motor) を初め他社の社名が単数であるのに対して、General Motors が複数形であることが、この間の事情を物語る。

合は、単に製品部門別に設計・製造・販売を行う事業部制を導入するに留まらなかった。愛称を与えられた、価格帯および製品コンセプトを異にする車種を単位として、設計から販売ならびに整備に至る企業組織を数個の系列に編成し、その上で戦略的にモデル・チェンジを行うというGM特有の手法が模倣されたのである。元来トラストによって成立していない他社の場合、しばしば販社の複線化に留まりはしたものの（多チャンネル・フランチャイズ方式）、成立の経緯は別として、総合乗用車メーカーはことごとく、企業構造の面で組み立てトラストに接近したと言えるであろう。1966年に日産自動車と合併したプリンス自動車が、今も日産の販売系列としてそのまま姿を留めている⁶⁾が、日産自動車は日本における正真正銘の「組み立てトラスト」である。

II 現代の寡占の国際化現象

——国際寡占資本の発現と国家の介在——

寡占の国際化現象としては国際カルテルが、やはり装置産業を中心に早くからみとめられている。レーニン『帝国主義』第5章において、今世紀初めに相次いだ、世界市場の分割を約する国際割り当てカルテルとして、電気工業・海運業・軌条製造・亜鉛工業・火薬工業の例を挙げている。他方トラストの国際化・世界化に関しても、工業生産の大規模化過程と同様に装置産業が先行し、ともに英蘭間で早くも今世紀の前半に、1907年にロイヤル・ダッチ・シェル、1929年にはユニリーヴァという大規模な国際的「装置トラスト」が成立をみた。ただし次節で検討するように、「トラスト」なる術語は独占一般を指して曖昧に用いられることもまま有るので、純然たる「合同」の現象に限定して「国際トラスト」概念を規定したうえで、前節に取り上げた産業についてさらなる資本集積・集中の問題を分析する。

6) このさいに取得したスカイライン、グロリア等の車種が、今も日産自動車の主要なラインアップであることはいうまでもない。

製鉄業の事例

第2次世界大戦で戦火を被らずに済んだ合衆国鉄鋼各社は、いち早く生産設備を更新したが、皮肉にもその直後の1950年代に製鋼法上の技術革新が起こった⁷⁾。おりから復興を遂げた日本メーカーは、60年代よりいち早くLD転炉を導入して世界最大級の高炉を擁するに至り、70年代以降、一貫製鉄プラント受注による技術供与に乗り出す。この動きは、旧式の設備で相変わらず操業を続けたことにより衰退を余儀なくされた、米欧の既存メーカーとの合併という形をとる場合も多かった。日本鉄鋼大手5社全てが、1989年までに合衆国鉄鋼メーカーとの合併を果たしている。わけてもNKKが1990年4月、全米6位のナショナル・スチールの株式保有率を提携当初の50%から70%にまで高め、同社を傘下に収めたことは、鉄鋼業における国際トラスト現象そのものであって、注目される⁸⁾。

戦前流の概念装置による把握を試みよう。鉄鋼業はかつての基幹産業の最たるもので、他国に直接進出して生産を行うことは自国政府に対する軍事上の配慮から憚られたはずである。また組み立て産業と異なり、相手国市場の消費構造に合わせて現地でモデルを手直しする必要もなかった。したがって輸出で事足り、1980年代に至るまで積極的な合併が行われることはなかったのであるが、論理的には国家主権を捨象すれば、当初より相手国に進出し、また場合によっては相手国企業をトラストの形で買収することで現地生産拠点として組み入れていてもよかったはずである。いま、国家が介在しなかった場合に、相手国に合同以前に生産資本として投じられたはずの自国資本を仮定し、新法人設立にさいして共同出資分の資本の母体となっていたはずの、それまで進出しえなかった現地法人を復元して考えるならば、合併の結果としての新法人は事実上の合同と観なすことができる。相手方の資産を前提とするこの種の合併事業も

7) 1957年、従来の炉底から空気を吹き込んでいた転炉に代えて、酸素を上から吹き込むLD転炉がオーストリアで工業化され、既存の旧転炉や平炉を駆逐していった。

8) 日米鉄鋼資本間の提携については、石川康宏『アメリカ鉄鋼資本の多角的事業展開と日米合併事業の位置づけ』（経済論叢第148巻第1・2・3合併号）に詳しい。

また、国家の存在によって歪められたトラストの亜種にほかならない。一国の寡占体が他国に進出したというに留まらず、各国内における寡占体間にまたがって成立した「国際トラスト」であり、国家の介在に伴って資本の論理が貫徹しえなかったがために、こうした形をとって初めて現れたものである。またこれが先に規定した「装置トラスト」の国際版であることは、いうまでもない。つまり「国際装置トラスト」である。

自動車産業の事例

目を自動車産業に転ずれば、日本の資本自由化後の1970年代から80年代にかけて、米ビッグ・スリーは競って日本や韓国の下位メーカーへ資本参加し、小型車種の開発・生産・販売に関して提携した。すなわち日本国内でのGMといすゞ・スズキ、フォードとマツダ、クライスラーと三菱自動車の提携である。韓国においては米自動車産業のみならず、欧州・日本の企業をも交えて進出が試みられたが、関係が持続したのはGMと大宇、マツダ・フォードと起亜、三菱と現代との提携程度であった⁹⁾。さらに進んだ国際的な資本関係強化の事例としては、80年代にはアトロイトが三十年ぶりに、欧州の下位自動車メーカーをそのブランド・車種ごと傘下に収めるという現象が見うけられた。フォードは1987年、英国のアストン・マーティンおよびACの株式の過半数を取得した。イタリアにおいてはGMがロータスを、クライスラーはランボルギーニを買収している¹⁰⁾。これらは上述の国際トラストが貫徹された場合に当たる。こうした自動車産業における合併に関しては、単なる国際的企業グループ化にすぎないとの異論が在りうるが、先述のラインアップという自動車産業の特性から、

9) GMは大宇自動車の前身、新進自動車の株式の50%を1972年に取得したが、1992年に提携を解消して撤収した。フォードは、同社が資本参加しているマツダが1983年に起亜自動車に8%の資本参加をした後を受け、1986年より起亜と提携した。三菱自動車・三菱商事は、1982年に現代自動車の株式の10%を取得し、1985年にはこれを15%に高めた（藤本隆宏『日韓自動車産業の形成と産業育成政策』東京大学経済論集 第60巻 第2号 pp. 69-79より）。

10) J. Womack, et al., *The Machine That Changed the World*, Macmillan, 1990（沢田博訳『リーン生産方式が、世界の自動車産業をこう変える』経済界 1990 p. 351）。

主要な車種が保全されていれば「組み立てトラスト」とすべきであろう。先に提示した「組み立てトラスト」の国際版、「国際組み立てトラスト」である。

しかるに、自動車産業は今日において一国の工業を代表するシンボリックな産業であり、生産・雇用上の波及効果が甚大であることから、いかに資本移動が自由化されていようと、一国の主要メーカーの株式の過半が他国の資本によって取得されることは稀となり、国内の寡占の場合とは異なって資本支配関係が明確に現れてこない。英仏両国政府は70年代まで、産業国有化政策によってBL（ローバー）、ルノー、プジョーといった自国資本の自動車産業の経営不振に対処した。この政策には単なる雇用の確保に留まらず、米独の自動車メーカーやその現地生産子会社による自国資本の吸収合併、さらには国内市場席捲を拒絶せんとする国家の威信という側面をみとめざるをえない。

米日・米韓の提携の事例に戻って、まず戦前流の概念装置による把握を試みよう。設計から製造・販売に至るまでの自動車生産を、三極間の有機的連携によって確立しつつある唯一の企業は、フォード・モーターである。同社はマツダの株式の24%を取得した1979年より、マツダの設計を基にした車種を、やはり資本参加している韓国の起亜に製造させ、これを合衆国に持ち込んで、マツダ自身の製造した同種の車と共に「フォード」ブランドで販売することを始めた¹¹⁾。次いで北米フォードとマツダ、北米フォードと欧州フォードというそれぞれ二極にまたがる形で新モデルの共同設計に着手し、1989年以降これが順次販売されている¹²⁾。この種の水平分業は自社の子会社に関しては同社では全世界的に実施されているところであり¹³⁾、経営上の合理性を地球規模で追求しているにすぎないのである。以上を基に製鉄業の場合と同様の論理上の操作として、公権力という項を消去して考えるならば、フォードの70年代末以降の活発な提携は、「国際組み立てトラスト」の貫徹が阻害された過渡的な状況の下で

11) 「フェスティバ」である。オートラマ・チャンネルを通じ、日本でも販売されている。

12) J. Womack, et al., *op. cit.*, pp. 261-63.

13) *op. cit.*, pp. 339-40.

の、「国際トラスト」と「国際シンジケート」という二つの理念型の複合形態として基本的に把握される。資本所有が貫徹すれば、本来十全な国際トラストとして発現すべきものが、国家の介在に伴って阻害され、技術提携とOEM生産による生産委託、並びに販売上の国際シンジケートと結合した形で現れているのである。

ただ事態は製鉄業の事例ほど単純ではないため、この戦前来の概念装置に依拠した把握には限界が伴う。「平成不況」の長期化の下での自動車業界全般の不振の中、好況時に販売系列を拡大しすぎたマツダの経営は、1993年以降ことさら悪化しており、フォードに意思さえ有るならばマツダを完全に傘下に収めて何の不思議もない状況である。ところがフォード側は、同社への出資比率を引き上げることに關しては明白に否定している¹⁴⁾。フォードはあえてマツダを吸収合併する機会を見送ろうとしているのであり、これは資本の集積・集中の水準、経済国境の介在といった相違を別にしても、古典的独占資本制理論の常識では考えられないことである。この現象は並行して、論理の次元を異にする「国際戦略提携」現象として把握する必要があるが、その分析は本稿の紙幅の許すところではない。筆者は本稿の続編に当たる別稿、「資本制発展の『現』段階規定に関する一考察」を準備中である。

III 寡占の一般理論

金融コンツェルンの終焉

まず銀行資本を擁する旧来型コンツェルンはなにゆえかつて隆盛となり、戦後廃れたかという核心的な問題について、独占禁止政策という政府規制の影響とは別に考察する。戦前期ドイツにおける「金融コンツェルン」¹⁵⁾と日本の

14) 米フォード海外事業最高責任者、W. ブッカー執行副社長は1994年1月6日の会見において、マツダへの出資比率引き上げについては強く否定し、提携關係に關して常勤役員を3名派遣して両社の協力關係を緊密化することを明らかにするとともに、相互のOEM生産委託を拡大する方針を示すに留まった（朝日新聞朝刊同月8日付け）。

15) 「産業コンツェルン」と対比される概念である。

「総合財閥」の両者は、両国資本制の類型的相違から厳密に同義ではないが、ヒルファーディング以降のマルクス経済学が「金融資本」として把握してきた共通の時代的特質をもっているため、ここでは併記して用いる。歴史的にみて、ドイツにおいて金融コンツェルンが経済・社会的な焦点の問題となったのは、第1次世界大戦後のハイパー・インフレーションを経た安定恐慌の下であった。日本において四大財閥による産業支配が顕著となったのは、関東大震災後の金融恐慌の過程を通じてのことである。持株会社を中心とするコンツェルン形態をとってはいたものの自前の銀行資本を欠いた、浅野・古河等の「二流財閥」や鈴木等の「大正財閥」は、この過程で後退ないし没落した¹⁶⁾。新たな資本の集積・集中には1930年代を待たねばならず、しかもそのさいの舞台は朝鮮半島・満洲であった。これに第2次世界大戦に伴う経済統制とその後の混乱が続く。

以上の経緯の物語るところは、金融コンツェルンないしは総合財閥が、極端な景気変動と統制経済への対応という点で有利であったということである。あたかも旧ソ連邦において、輸送手段・経路の未発達からコンビナート方式の集中的な工業立地がいわば産業障地として追求されたがごとく、資金から資材に至る何もかもを自前で調達する総合財閥は通貨価値の変動の影響を受けない現物経済の領域であって、景気変動への強固な組織的・物財的防波堤 (material barrier) であった。とりわけデフレーションにさいしては、起債がままならないことから銀行からの借り入れがものをいい、内部に自前の銀行資本を抱えた金融コンツェルン、ヒルファーディングの云う「金融資本」が有利となったはずである¹⁷⁾。また格段の政治力を有した総合財閥は、統制経済の下では中

16) 1928年の時点で、全国の法人企業の払い込み資本金の内、三井・三菱・住友の三大財閥が30.1%を占め、これに安田・浅野・大倉・古河・川崎を加えれば39.5%に達していた(柴垣和夫『三井・三菱の百年——日本資本主義と財閥』中公新書 1968 pp. 90-91)。

17) インフレーション下で産業資本が銀行支配から解放され、恐慌下では逆に金融資本の支配が進行するという分析は、既に1931年刊の有澤廣巳・脇村義太郎著『カルテル・トラスト・コンツェルン』(改造社)において、pp. 521-22を初め、当時におけるドイツの事例を述べた箇所の随所にみとめられる(同書は1977年に御茶の水書房より再刊されており、引用ページの表示は復刻版に依った)。

小の資本に対して圧倒的な優位に立ち、これを一時的にであれ自らの生産・流通機構の中に組み入れることができた。戦時経済を含む、経済が正常に機能しない時期には、現物の生産資本をやみくもに押さえれば押さえるほど生産網が自己完結し、競争上で一層の優位に立つことができたのである。総合財閥は一国経済において複数存在した経済内経済であり、それ自体が各々の資本の一律の指揮に従う統制経済であった。それゆえ外部の国民経済が戦時経済化した場合にも、これに対応することは極めて容易だったのである。

第2次大戦からの復興の完了後、旧西側の先進経済においては持続的な経済成長の下での「完全雇用」が政策的に追求されることになる。いわゆる「ケインズ政策」がそのための手段を提供した。景気変動の影響は財政赤字の累積を代償として抑え込まれ、解放的な貿易体制とあいまって、経済内現物経済の領域は存在意義を失っていった。寡占間にせよ、全面的な競争の環境が整えられた場合には、何もかも内製しようとすることは競争上不利であり、適度な提携が必要である。かくして金融コンツェルンは経済的な有効性を失い、これに伴って巨大資本の企業構造も変化していった。戦火を被らなかった合衆国においては、いち早くこの事態が進行したはずである。

現下の国際的寡占水準

重化学工業は今や産業発展の最終局面としての最先端産業とは言えない状況であり、コンピューター産業にみるようにハイテク産業において、ヴェンチャー・ビジネスの勃興に伴い集中度が逆に低下するという展開もみとめられる。したがって資本集中過程論にしても、一国に関する歴史的な事例研究であると、国際的な現状分析であるとを問わず、産業単位で寡占状況を追う視座を導入する必要がある。

かつて「独占資本」の成立した諸国間の資本輸出過程として把握された世界経済は、1950年代以降、多国籍企業の本格的な展開として捉えなおされた。資本蓄積の場が国家間に重点を移して久しい以上、国際的にやがて寡占過程が進

行することは明らかである。完全な世界市場寡占段階への到達も、すでに幾つかの生産品目で現実のものとなっている。世界的な集中度のことに高い品目に限っても、1眼レフカメラ、オートバイ、大型コンピューター、ビデオデッキ・同カメラ、複写機・ファクス、エアバス等が即座に挙げられるであろう。鉱産資源を産業素材へと加工する、装置産業を主体とする萌芽的な国際的寡占がみとめられたレーニンの時代と異なり、今日では国際的寡占状態が、付加価値の高い消費財工業を含む組み立て産業全般へと及んでいる。その結果、世界市場における寡占状況は一層の充進をみていると言える。

世界経済の現況は、上記のようにようやく産業によっては市場が飽和し始めたところであって、今後の進展いかんでは、かつて一国経済に関して検出された類の「独占」に伴う諸弊害も発生しうるであろう。

トラストから企業グループへ

一般的な寡占資本制論としては、カルテル・トラスト・コンツェルンの内、トラストに関して、それが装置産業と不可分である点を指摘しておく。装置産業の場合には国内市場であれ世界市場であれ、品目毎に製品の品質が標準化されており、同一品目の場合は生産企業・生産国による差異がほとんど無い。したがって、その合同は直ちに一国市場・世界市場における価格支配力を左右することにつながる¹⁸⁾。周知のように、現代の大規模な工業生産はまず製鉄に代表される装置産業で興り、やがて自動車を典型とする組み立て産業へと及んだ。

18) この極端な事例としては、戦前期のドイツ最大の化学企業である、IGファルベン (Interessen-Gemeinschaft der deutschen Farbenindustrie AG) が挙げられよう。ドイツの六大化学寡占体は1904年以来、二大カルテルに集約されていたが、第1次世界大戦さなかの1916年、戦時「利益共同体」(Interessen-Gemeinschaft; IG) 契約を結んで一体的活動を行う。戦後の1925年について6社は合同し、IG染料会社となった。同社はベルリン五大銀行から自立しており、国内における独占的な装置トラストであったばかりか、国際カルテルを張りめぐらせ、染料の世界市場の70%を占めた途轍もない国際寡占体であった(主に有沢他前掲書 pp. 226-29, 544-53に負う)。その西方部分は1953年、ドイツ敗戦に伴う財閥解体により分割され、今日のBASF、バイエル、ヘキスト、アグファの母体となる。分割後の個々の企業ですら、依然として化学工業における世界最大級の寡占体であることはいうまでもない。

組み立て産業とは、モデルを創り出す産業である。個々の市場は固有の消費構造を伴うために、自動車産業におけるモデルTのような消費構造自体を変容させる革命的商品は別として、一般にモデルの過度の標準化は自殺行為となる。その一方で1工場当たり生産可能なモデル数には自ずと限度があり、資本集中にさいしても個々の工場を統括する既存の企業は意思決定の結節として温存される。さらにブランドという消費者の側の認知の問題が絡んでくるため、他企業を買収した場合でも従来からの製品群は従来の商標で販売する必要がある。したがって組み立て産業における寡占形態は単純なトラストとはなりにくく、装置産業に比して合同は進行しにくい。一方、一旦はトラストとして成立した巨大企業も、やがて関連生産や企業買収を行って「企業グループ」化してゆく。この「企業グループ」とは、ドイツにおいて戦前以来言われているところの、「産業コンツェルン」の異称である¹⁹⁾。こうして残るのは、企業グループ間の、生産・価格協定等の狭義のカルテルを含む提携関係となる。

だが仮に各国単位の独禁法が存在せずとも、真正の金融独占など想定しえない以上、技術進歩の停止を仮定しないかぎり、上記の過程と並行して新たな

19) 厳密には「産業コンツェルン」をさらに概念として純化する必要がある。その準備作業として、まず「コングロマリット」を双つの理念型に分離する。「コングロマリット」概念は、1950年代から60年代にかけての特殊アメリカ的な、投機的な企業売買を特徴とする「歴史的コングロマリット」と、それから抽出された歴史普遍的な形態的概念、すなわち銀行資本を内部に擁さずに相互に関連のない産業を一体化する、「資本集中のコングロマリット形態」に分離されるべきである。

次いでこの視座から「産業コンツェルン」概念を二分する。一つは単一企業の発展形態として、同一産業において中核企業が周囲に子会社・関連会社を配したもので、すなわち今日という「企業グループ」である。いま一つが、複数の産業にまたがる、上記の「資本集中のコングロマリット形態」にはかならない。前者を「単一産業コンツェルン」、後者を「横断型産業コンツェルン」と規定することもできよう。後者の歴史上の典型的事例として、戦前期日本の日本産業、ドイツにおけるスティネス (Stinnes Konzern) が挙げられる。日産は銀行資本を擁さず、傘下企業の株式公開と増資によって資金を調達しては、既存企業の合併と新規の子会社設立により新たな産業へと進出して急成長した。1937年には資本金において三井・三菱の両財閥に次ぐが、陸軍の要請によりこの年より満洲に大々的に進出したため、敗戦とともに解体を余儀なくされる。またスティネスは鉄・石炭の鉱工業ならびに電気工業 (ゾーメンス社) を基礎として、造船・海運・製紙・新聞・通信等々に及んだ一大「コンツェルン」であったが、第1次世界大戦後の混乱が收拾され、1923年にマルク価値が安定するとともに崩壊した。その破綻は、当時における「金融資本」支配の象徴であった (スティネスに関しては、主として有沢他前掲書 pp. 117-18 に負う)。

ヴェンチャー企業の簇生と新興産業の成立が継起するであろう。それは完全な独占の成立を阻み続ける。復興後の旧西側諸国は、合衆国が1920年代以降、組み立て産業において確立した大量生産方式を模倣して生産性を向上させるのに躍起であり、この間に各国とも稀にみる経済成長を遂げた。またこれに続く時期すなわち石油危機を経た1980年代以降は、後世に振り返った場合に、おそらくは1880年前後の電磁気学・化学の分野における新発見のラッシュに伴う電機・化学工業の成立、ならびに前述の1920年代以降の生産工程・管理方式の改良の結果としての組み立て産業における大規模工業生産の確立以来の、技術革新上の跳躍期、集中的技術革新の時代に当たるものと思われる。このいわゆる「ハイテク」時代を迎え、新興企業が相次いで勃興している。こうした技術革新に触発された競争の全面化の下、古典的な「独占」の弊害は戦後期を通じて一貫して、表面化しにくかったのである。

なお装置産業においても、トラストを経由しない企業グループ化（産業コンツェルン化）という集中の様態も存在するので、若干の検討を付しておこう。この範疇の事例としては、1930年代日本の在満・在鮮の「新興コンツェルン」²⁰⁾、これと同時期の五箇年計画体制下ソ連邦のコンビナート、さらに近年の事例として、1980年に大韓石油公社の払い下げを受けて今や韓国五大財閥の一角を占めるに至った鮮京^{ソウル}²¹⁾が挙げられる。これらに共通しているのは、いず

20) 新興コンツェルンは日産を例外として、鉱産資源・水力発電等の資源・エネルギー立地型の企業をその中核として発展した戦前の「単一産業コンツェルン」である。朝鮮半島・満洲の遼隔地に、中核的なプラントをとりまく形で自己完結的に工場群を配した、いわば旧ソ連邦のコンビナートの日本版であって、「在外コンビナート」とでも形容しうる存在であった。

新興コンツェルンに関する研究状況の概略については、下谷政弘『新興コンツェルンと企業グループ』（経済論叢第137巻第2号）を参照。下谷氏の一連の研究の眼目は、この1930年代「新興コンツェルン」の代表と目されてきた日産コンツェルンが、「企業グループ」の域を出なかった日産・日曹その他と異なり、既成財閥に準ずる、レイト・カマーとしては唯一の総合財閥的コンツェルンであったことの指摘である。

21) 蔚山石油化学コンプレックス（蔚山エチレン・センター）の中核を成す国営大韓石油公社は、石油精製・ナフサ分解の拠点として、米ガルフ・オイルと韓国政府との各50%の合弁で設立され、1964年に操業を開始した。1980年、ガルフ社が手放した株式を川下の繊維関連の財閥であった鮮京が落札し、その中核企業「油公」として再発足する。中位の財閥にすぎなかった鮮京は油公を得て、一躍主要財閥の仲間入りを果たしたのである。

れも後発工業国において、無から有を生じる形で巨額の資本が投下されたことによって成立した中核プラントが、やがて関連企業を周辺に配置することで自立的な企業グループ化を遂げたことである。世界システム論の術語を借りて語るならば、60年代「半周縁」諸国一般の輸入代替工業化戦略もまた、石油危機を経た70年代にその多くが失敗に終わったとはいえ、この種の中核プラントを発展途上国が自らの経済の内に保有しようとした事例に相当する。

トラストの時期区分

久しく顧みられることのなかった独占資本制論を再び現状分析に適用するに先だて、さらにもう一段の準備作業が必要であるように思われる。それは「トラスト」なる概念の曖昧さに関する検討である。「トラスト」には少なくとも二つの形態が有る。一つは株式の信託²²⁾や交換を通じた、特定分野における既存企業の集約的統合による巨大な寡占体の成立経緯を表す、その歴史的用

、他に装置産業のプラントに発する韓国の大企業グループとしては、浦項と光陽の2箇所に一貫製鉄所を擁する、粗鋼生産量世界第2位の旧国営浦項総合製鉄(POSCO)の民営化が進行中である。浦項製鉄は大韓石油同様、既存の大財閥に今さら譲渡するにはあまりに巨人であり、財閥間の較差を大きくすることになると韓国政府は判断したのであろう。6番目の大財閥として育成する意向のようである(光陽製鉄所における聞き取り。1994年7月)。

韓国の工業化は従来、三星・現代・大宇・LG(旧ラッキーマスター)の四者を筆頭とする財閥に政府のプロジェクトを振り分け、特殊銀行による融資を与えることを通じて進展してきた。それは計画段階から行われる一種の「払い下げ」である。韓国においては民間銀行が未発達であって、今だに無尽が大きな比重を占めている。台湾も同様である。本格的な銀行資本を擁さない韓国財閥が資本集約型の産業を揃い揃いすることが可能であったのは、徴税を介して国家が蓄積機構としての機能を代行したからである。韓国のような財閥の割拠の状況とはなっていないものの、台湾・シンガポールの重化学工業化を可能にした背景も、同様の国家蓄積への依存であった。これがいわゆる「開発独裁」の、金融的側面である。以上にみるように、香港を除いたアジアNIEsの工業化への国家の関与の度合いは、明治期日本の比ではない。この点に、NIEsの工業化や韓国資本制の特異性が集約的に顕われているように思われる。だがNIEsの資本制のめざましい発展を考えあわせたとき、この事実には逆に、「金融資本」なる存在が歴史的な限定性を有することの証左であるといえるであろう。

22) 「トラスト」なる語を生んだアメリカ合衆国における、信託=受託方式に基づく本来の「トラスト」は極めて短命であり、オハイオ州裁判において早くも1892年に違法判決が下されている。この判決と前後して、持株会社方式による合同が隆盛を極めるが、1904年に米最高裁は株式取得に基づいた持株会社方式に対しても違法判決を下し(ノーザン・セキュリティーズ判決)、1914年に成立した独占禁止法(クレイトン法)がこれを明文化して、持株会社方式による合併運動は一時下火となる。

法である。この過程で、幾つかの産業において寡占資本が世界で初めて出現し、並行してこれに出資した銀行資本の著しい成長がみとめられた。いわゆる「金融資本」は、この間の事情を述べた概念である²³⁾。この資本集約の古典的過程を「歴史的トラスト（信託）」と規定する。「歴史的トラスト」は、当時の工業生産の発展水準から「装置トラスト」範疇に限られる。「歴史的トラスト」は、一層の資本集中の結果、成立したトラスト形態からそのまま産業コンツェルンへと連続的に転化することも有り、レーニンが主著『帝国主義』においてトラストの典型のように取り上げている米独の電気工業²⁴⁾は、この寡占資本の成立期の事例にはかならない。彼はこの両国の電気工業による世界市場支配を、「世界的トラスト」とも形容している²⁵⁾。

これとは別に「歴史的トラスト」の段階を過ぎ、とうに寡占企業が成立をみている産業において、時として業界再編が行われる。その中にはいわゆる「対等合併」、一方による他方の吸収とは必ずしも言えない事例も多い。ことに銀行間で、世界的に今もしばしばみとめられる現象である。金融資本の形成を伴わないこの過程を「企業合同」と呼んで、上記の「歴史的トラスト」を介した寡占資本の誕生過程と区別する。以下に表を掲げ、第Ⅰ節に述べたトラストの

23) ドイツにおいては伝統的に、銀行が証券業務を兼営しており、さらに一般投資家は所有する債券を株主権ともども銀行に信託するため、銀行の産業資本に対する影響力は絶大なものとなる。今日の連邦共和国（BRD）においても事情は全く同様である。これはアメリカにおいては1914年独禁法以前に違法判決の出ている初期トラスト（信託）に当たり、銀行が信託の制度上の媒体として経済に埋め込まれているのである。このことがとりまなおさずドイツにおける金融コンツェルンの制度的保証となっており、「金融資本」とは古典的帝国主義段階の資本制に典型的な現象であるとともに、ドイツ資本制固有の性格をも強く帯びている。日本では、戦後信託銀行に転じた財閥系の信託会社がこの機能を果たしており、ドイツに準ずる金融資本の発達をみていたが、銀行との制度・機構上の区分は存在した。

24) レーニン『帝国主義』第5章。組織形態の上では成立期のトラストの名残を留めてはいるものの、レーニンが念頭においている米 G. E. と独 A. E. G. の集中の実態は、その事業の広がりから厳密にはコンツェルンと見なすべきであろう。

25) レーニン前掲書（宇高基輔訳）第5章においては、参与によって成立した米独の2大電気「トラスト」による、国際カルテルに基づく世界市場分割を指して用いられている（p. 116）。また第7章にも同様の字句が出現するが、カウツキーを批判する文脈でナンセンスな仮定として言及しているにすぎず、この箇所には「世界的トラスト」と同義の語として「一個の世界的独占」との表現が併記されている（p. 153）。いずれにせよその「トラスト」の用法は、当時における究極的な独占という程度の意味である。

業種別区分との関連を示す。

第1表 トラスト区分の相互連関

時 期	区 分	業 種 区 分
1870年代—1910年代 1920年代以降	歴史的トラスト 企 業 合 同	装置トラスト 装置トラスト+組立トラスト

結びに代えて

「独占資本主義」が進行する一方であるように見うけられたのは、重化学工業が主導的な産業であった一時期の現象にすぎない。以上にみるように、1980年代の技術革新以前に為された長期的展望は、今日根本的な改訂を迫られている。「産業資本主義」から「独占資本主義」段階、さらに「国家独占資本主義」段階へという、ケインズ主義を摂り込んだ後に一国経済で完結してしまう従来の単線モデルを棄て、自由競争段階から国内寡占、次いで世界寡占段階へという移行過程の分析を、産業総体について単に概括するのではなく、主要な産業・企業単位の把握により行うべき時が来ている。(1995年6月21日脱稿)

(本稿の成立にさいしては、京都大学大学院経済学研究科の杉本昭七名誉教授より懇切なご指導をいただき、坂井昭夫教授、渡邊尚教授、今久保幸生教授に加え、大阪経済大学経済学部松村文武教授を初めとする新世界経済研究会の方々より、種々の有益なコメントを頂戴した。記して感謝の意を表したい。)